Canada Industrial Relations Board Conseil canadien des relations industrielles

C.D. Howe Building, 240 Sparks Street, 4th Floor West, Ottawa, Ont. K1A 0X8
Édifice C.D. Howe, 240, rue Sparks, 4e étage Ouest, Ottawa (Ont.) K1A 0X8

Motifs de décision

Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes,

requérant,

et

Colispro inc.,

intimée,

et

Teamsters/Québec, Local 931,

agent négociateur accrédité,

et

2645-0858 Québec inc.; 9188-6960 Québec inc.; 9177-8837 Québec inc.; 9173-7536 Québec inc.; Plani-Gestion R.B. (2006) inc.; 9037-6740 Québec inc.; Binom Trans inc.; Olttrans inc.; 2849-5067 Québec inc; Transport Michel Gauthier inc.; Davlin inc.,

parties intéressées.

Dossier du Conseil : 27855-C
Référence neutre : 2013 CCRI **680**
Le 8 avril 2013

Le Conseil canadien des relations industrielles (le Conseil) était composé de M^e^ Louise Fecteau, Vice-présidente, siégeant seule en vertu du paragraphe 14(3) du *Code canadien du travail (Partie I – Relations du travail)* (le *Code*).

Canada

Une audience a eu lieu à Montréal (Québec) les 7 et 9 septembre 2010, le 28 février 2011, les 1er, 2, 17 et 18 mars 2011 ainsi que le 12 mai 2011. Les plaidoiries ont été entendues le 9 juillet 2012. Le Conseil a rendu une ordonnance de confidentialité le 22 novembre 2010, qui a par la suite été modifiée par le Conseil le 23 novembre 2010, le 17 mars 2011, ainsi que le 12 mai 2011.

Ont comparu

Mes Jean-François Beaudry et Katherine-Sarah Bouffard-Larouche, pour le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes;

Mes Paul A. Venne et Richard Bernèche, pour Colispro inc.;

Me Pierre-André Blanchard, pour Teamsters/Québec, Local 931; et

M. Jean-Jacques Perreault, pour Transport Michel Gauthier inc.

I – Contexte et nature de la demande

[1] Colispro inc. (Colispro ou Nationex) est une entreprise de transport interprovincial faisant la livraison de différents types de colis. Elle fait affaire partout au Canada.

[2] Le 7 décembre 2009, le Conseil a été saisi d'une demande présentée par le Syndicat des travailleurs et travailleuses des postes (le syndicat ou le STTP) en vertu de l'article 24 du *Code* en vue d'être accrédité à titre d'agent négociateur pour une unité de négociation décrite comme suit :

> Tous les voituriers (Brokers) et les chauffeurs, propriétaires ou locataires de leur véhicule, partie à un contrat verbal ou écrit devant transporter des colis ou enveloppes, ainsi que les chargeurs, de l'établissement de St-Hubert de Nationex - Colispro Inc., à l'exclusion des employés visés par l'ordonnance no 8424-U du Conseil canadien des relations industrielles travaillant à l'établissement de St-Hubert.

[3] Depuis le 21 février 2003, les Teamsters/Québec, Local 931 (les Teamsters) sont accrédités à titre d'agent négociateur pour représenter une unité d'employés de Colispro composée de :

> « tous les employés travaillant comme chauffeurs manutentionnaires et trieurs de Colispro des établissements de St-Hubert, de Boisbriand et de Ste-Foy, **à l'exclusion** des employés de bureau, des représentants, des répartiteurs, des chauffeurs propriétaires, des superviseurs, et de ceux de niveau supérieur aux superviseurs ».
>
> (ordonnance du Conseil no 8424-U)

A – Objection préliminaire à l'égard de l'entreprise 2645-0858 Québec inc.

[4] Parmi les voituriers visés par la présente demande d'accréditation, on retrouvait initialement ceux qui travaillent pour l'entreprise 2645-0858 Québec inc., dirigée par M. Yves Meunier. Le 11 avril 2008, le Conseil a rendu une ordonnance d'accréditation en faveur des Teamsters pour une unité de négociation comprenant : « tous les chauffeurs, contracteurs dépendants de 2645-0858 Québec inc. » (ordonnance n° 9444-U). Cette ordonnance faisait suite à une décision dans laquelle le Conseil avait déterminé que les activités de transport de cette entreprise relevaient de la compétence fédérale et étaient assujetties au *Code* (*Meunier / 2645-0858 Québec inc.*, 2008 CCRI 1770).

[5] Dans le cadre du présent dossier, Colispro a soulevé une objection préliminaire fondée sur l'autorité de la chose jugée à l'égard de l'entreprise 2645-0858 Québec inc. et de ses chauffeurs. Colispro a fait valoir qu'elle ne pouvait pas être l'employeur des chauffeurs et des entrepreneurs dépendants (« contracteurs dépendants ») de cette entreprise puisque le Conseil a déjà conclu que c'est cette entreprise qui en est l'employeur.

[6] Une audience a été tenue relativement à l'objection préliminaire de Colispro le 17 mars 2011. Le Conseil a rendu des motifs de décision sur cette question le 4 mai 2011 dans *Colispro inc.*, 2011 CCRI 588 (RD 588). Dans cette décision, le Conseil a déterminé qu'il ne pouvait pas réviser l'ordonnance d'accréditation du 11 avril 2008. Il a conclu que les chauffeurs et entrepreneurs dépendants de 2645-0858 Québec inc. ne peuvent donc pas être visés par la demande d'accréditation présentée par le syndicat en date du 7 décembre 2009, en raison du fait que leur véritable employeur a déjà été déterminé, soit l'entreprise 2645-0858 Québec inc.

[7] Cette décision a fait l'objet d'une demande de réexamen présentée par le syndicat. Dans le cadre de cette demande de réexamen, le syndicat a demandé la suspension des procédures dans le présent dossier du Conseil, en vertu de l'alinéa 16*l*) du *Code*. Le 15 juin 2011, estimant qu'aucune des parties ne s'opposait à la demande de remise de l'audience prévue pour les 29 et 30 juin 2011, et compte tenu qu'il n'appréhendait aucun préjudice pour les parties, le Conseil a fait droit à la demande de mise en suspens du présent dossier. Par conséquent, les journées d'audience prévues pour les 29 et 30 juin 2011 ont été annulées et remises *sine die* à la demande des parties.

[8] Le 15 novembre 2011, un banc du Conseil a rejeté la demande de réexamen et confirmé la décision RD 588, dans *Colispro inc.*, 2011 CCRI 613.

[9] Les parties ont par la suite convenu d'être entendues par le Conseil le 9 juillet 2012 pour les plaidoiries finales.

B – Voituriers visés par la demande d'accréditation

[10] Initialement, le syndicat visait les voituriers des entreprises suivantes (ainsi que leurs chauffeurs) dans le cadre de sa demande d'accréditation :

- 2645-0858 Québec inc.
- 9188-6960 Québec inc.
- 9177-8837 Québec inc.
- Transport Michel Gauthier inc.
- Davlin inc.
- Binom Trans inc.
- Olttrans inc.
- 9037-6740 Québec inc.
- Plani-Gestion R.B. (2006) inc.
- 9173-7536 Québec inc.
- 2849-5067 Québec inc.
- Transport GoLogist inc.

[11] Le 13 janvier 2011, le syndicat a retiré sa demande à l'égard de Transport GoLogist inc.

[12] Par ailleurs, dans le cadre d'une audience tenue le 28 février 2011, Colispro a reconnu être l'employeur des voituriers travaillant pour les entreprises suivantes (entreprises qui ne comptent pas de chauffeurs) :

- 9037-6740 Québec inc. (N. Gadoury)
- Plani-Gestion R.B. (2006) inc. (R. Beaudin)
- 9173-7536 Québec inc. (L. Robitaille)

- 2849-5067 Québec inc. (G. Lalonde)

[13] Les chauffeurs et entrepreneurs dépendants de l'entreprise 2645-0858 Québec inc. ont en outre été exclus du présent dossier dans le cadre de la décision RD 588.

[14] Les voituriers et les chauffeurs qui demeurent en litige dans la présente affaire sont donc ceux qui travaillent pour les six entreprises suivantes :

- 9188-6960 Québec inc.
- 9177-8837 Québec inc.
- Transport Michel Gauthier inc.
- Davlin inc.
- Binom Trans inc.
- Olttrans inc.

[15] Dans le cadre de sa plaidoirie, le syndicat a décrit l'ensemble des voituriers, des chauffeurs et des chargeurs désormais visés par sa demande d'accréditation comme suit :

- Davlin inc. : M. Dave Lemelin (propriétaire) – 4 chauffeurs
- Binom Trans inc. : M. Marian Batrinu (propriétaire) – 5 chauffeurs
- Olttrans inc. : M. Nicolae Cornel (propriétaire) – 10 chauffeurs
- 9188-6960 Québec inc. : M. Jean Montpetit (propriétaire) – 6 chauffeurs et 1 chargeur
- 9177-8837 Québec inc. : M. Martin Mercure (propriétaire) – 5 chauffeurs
- Transport Michel Gauthier inc. : M. Michel Gauthier (propriétaire) – 5 chauffeurs
- 2849-5067 Québec inc. : M. Gérard Lalonde (propriétaire) – aucun chauffeur/chargeur
- Plani-Gestion R.B. (2006) inc. : M. Roger Beaudin (propriétaire) – aucun chauffeur/chargeur
- 9173-7536 Québec inc. : M. Louis Robitaille (propriétaire) – aucun chauffeur/chargeur
- 9037-6740 Québec inc. : M. Normand Gadoury (propriétaire) – aucun chauffeur/chargeur

[16] Les audiences qui ont été tenues par le Conseil visaient à lui permettre de déterminer si ces voituriers et leurs chauffeurs et chargeurs sont des entrepreneurs dépendants, et, par conséquent, des employés au sens du *Code*, tel que le prévoit la définition d'« employé » contenue à l'article 3 du *Code* et, enfin, si Colispro est leur véritable employeur.

II – La preuve entendue

[17] Le syndicat a fait entendre les témoins suivants en lien avec sa demande d'accréditation modifiée :

- M. Dave Lemelin, voiturier (Davlin inc.)
- M. Nicolae Cornel, voiturier (Olttrans inc.)
- M. Jean Montpetit, voiturier (9188-6960 Québec inc.)
- M. Marian Batrinu, voiturier (Binom Trans inc.)
- M. Martin Mercure, voiturier (9177-8837 Québec inc.)
- M. Michel Gauthier, voiturier (Transport Michel Gauthier inc.)
- M. Dorin Draghiciu, chauffeur (9188-6960 Québec inc.)
- M. Guy Laplante, chauffeur (Davlin inc.)
- M. Guy Aubin, chauffeur (9177-8837 Québec inc.)
- M. Paul Gagné, chauffeur (Olttrans inc.)
- M. Dan Vasile Tomescu, chauffeur (Binom Trans inc. et anciennement de 2645-0858 Québec inc.)
- M. Sylvain Bernard, directeur national des opérations, Colispro

[18] Colispro a fait entendre M^{me} Lisette Meunier, qui fournit des services de comptabilité et accomplit du travail de bureau pour l'entreprise 2645-0858 Québec inc. ainsi que pour les entreprises Davlin inc. et Binom Trans inc. Colispro a en outre fait entendre de nouveau M. Sylvain Bernard, directeur national des opérations de Colispro.

[19] Deux témoins de l'entreprise 2645-0858 Québec inc., soit MM. Yves Meunier et Patrick Pépin, ont par ailleurs été entendus avant que le Conseil ne tranche la question du statut de cette entreprise dans la décision RD 588.

III – Position des parties

[20] Les paragraphes qui suivent constituent un résumé de l'argumentation principale des parties et, plus particulièrement, de celle présentée lors des plaidoiries entendues le 9 juillet 2012.

A – Le syndicat

[21] Le syndicat soutient que les voituriers, les chauffeurs et les chargeurs visés par sa demande d'accréditation sont tous des entrepreneurs dépendants et, par conséquent, des employés au sens du *Code*. Il estime donc que le Conseil devrait rendre une ordonnance d'accréditation pour une unité de négociation regroupant l'ensemble des voituriers, chauffeurs et chargeurs visés.

[22] Le syndicat estime que les voituriers et leurs chauffeurs, en plus d'être placés sous la dépendance économique de Colispro selon les critères établis à l'alinéa *c*) de la définition d'« entrepreneur dépendant », répondent aux critères de l'alinéa *a*) de cette définition. En ce qui concerne le chargeur de l'entreprise 9188-6960 Québec inc., le syndicat estime qu'il est placé sous la dépendance économique de Colispro selon les critères de l'alinéa *c*) de cette définition.

1 – Critères de l'alinéa *a*) de la définition d'« entrepreneur dépendant »

[23] Le syndicat attire l'attention du Conseil sur l'affaire *Brookville Transport Limited* (1991), 84 di 146; et 15 CLRBR (2d) 128 (CCRT nº 856), à la page 155, dans laquelle le prédécesseur du présent Conseil, le Conseil canadien des relations du travail (le CCRT), a affirmé que, lorsque les critères énoncés à l'alinéa *a*) de la définition d'« entrepreneur dépendant » sont remplis, « l'entrepreneur fait l'objet d'une présomption *prima facie* de dépendance économique et, par conséquent, de son statut d'entrepreneur dépendant ».

[24] Le syndicat soutient que l'affaire *Brookville Transport Limited*, précitée, est une décision de principe qui a été suivie par la quasi-totalité des décisions subséquentes du Conseil, dont l'affaire *Clarke Transport, une Division de Clarke Inc.*, 2002 CCRI 180.

[25] À la lumière de ces décisions, le syndicat soutient que le Conseil doit attribuer à une personne le statut d'entrepreneur dépendant, et donc d'employé, s'il constate que les critères suivants sont remplis :

1. la personne est propriétaire, acheteur ou locataire d'un véhicule;
2. le véhicule est destiné au transport de produits ou de marchandises;
3. la personne est partie à un contrat, qu'il soit verbal ou écrit;

4. la personne est tenue de fournir le véhicule servant à l'exécution du contrat et de s'en servir dans les conditions qui y sont prévues;
5. la personne a le droit de garder pour son usage personnel le montant qui lui reste une fois déduits ses frais sur la somme qui lui est versée pour l'exécution du contrat.

[26] Selon le syndicat, la situation des voituriers et des chauffeurs visés par sa demande d'accréditation répond à l'ensemble de ces cinq critères.

a – Critères 1 et 2 : la personne est propriétaire, acheteur ou locataire d'un véhicule et le véhicule est destiné au transport de produits ou de marchandises

[27] Selon le syndicat, la preuve entendue a bien démontré que l'ensemble des voituriers et la plupart des chauffeurs sont propriétaires ou locataires d'au moins un véhicule servant à l'entreprise de livraison de Colispro. Quant aux chauffeurs qui ne possèdent ou ne louent pas leur propre véhicule, le syndicat soutient qu'ils utilisent toujours un véhicule de leur voiturier dont ils assument entièrement le coût de l'utilisation par une réduction directe de leur rémunération.

b – Critère 3 : un contrat verbal ou écrit

[28] Le syndicat soutient qu'il appert de la preuve au dossier et des témoignages entendus que les voituriers et les chauffeurs sont tous parties à un contrat, verbal ou écrit, avec Colispro.

[29] Le syndicat allègue que Colispro a admis lors des audiences, ainsi que le démontre le témoignage de M. Dave Lemelin, que le contrat qui lie Davlin inc. à Colispro s'applique à l'ensemble des voituriers. Il est à noter que Colispro a cependant nié cette affirmation lors de sa plaidoirie.

[30] Le syndicat soutient par ailleurs qu'il ressort du contrat qui lie Davlin inc. et Colispro, ainsi que du témoignage de M. Lemelin, que ce contrat s'applique également aux préposés et aux sous-traitants du voiturier, donc aux chauffeurs.

c – Critère 4 : la personne est tenue de fournir le véhicule servant à l'exécution du contrat et de s'en servir dans les conditions qui y sont prévues

[31] Le syndicat soutient que les voituriers et les chauffeurs sont tenus de fournir le véhicule nécessaire à l'exécution du contrat.

[32] À cet égard, il fait référence à certaines conditions énoncées dans le contrat liant Davlin inc. et Colispro et soutient que ces conditions s'appliquent à l'ensemble des autres voituriers en litige :

- le véhicule ne peut servir à effectuer de la livraison pour un compétiteur de Colispro;
- l'itinéraire de livraison effectuée avec le véhicule est établi par Colispro;
- le véhicule doit être de couleur blanche et de type « cube »;
- le véhicule doit être approuvé par Colispro;
- le véhicule doit arborer les couleurs de Colispro;
- le véhicule doit être propre et bien entretenu, le tout soumis à une vérification régulière de Colispro;
- la durée de vie du véhicule pour l'exécution du contrat est limitée.

[33] Il soutient en outre que l'ensemble des procédures de chargement du véhicule et des méthodes de livraison sont édictées dans le Guide du livreur qui a été remis à chacun des voituriers par Colispro.

d – Critère 5 : la personne a le droit de garder pour son usage personnel le montant qui lui reste une fois déduits ses frais sur la somme qui lui est versée pour l'exécution du contrat

[34] Le syndicat allègue que la preuve présentée en audience a démontré que Colispro verse à tous les voituriers une rémunération fixe en fonction du nombre de « routes » qu'eux-mêmes et leurs chauffeurs effectuent, à l'exception de Transport Michel Gauthier inc.

[35] Le syndicat fait valoir qu'il appert du témoignage de M. Lemelin qu'un voiturier ou chauffeur ne peut effectuer qu'une seule « route » par jour, et qu'une route comporte, conformément aux normes de Colispro, environ 60 arrêts et compte environ 200 colis. Pour chaque route effectuée, le voiturier reçoit une rémunération fixe. Lorsque le nombre d'arrêts ou de colis pour une journée est supérieur à la norme fixée pour la route, le voiturier reçoit une rémunération pour chaque arrêt et chaque colis supplémentaires. Les voituriers reçoivent

également une somme d'argent à titre de supplément pour l'essence qui correspond à un certain pourcentage de leur rémunération et qui est fixée par Colispro en fonction de l'augmentation du coût de l'essence.

[36] En ce qui concerne les chauffeurs, le syndicat soutient que leur mode de rémunération est quasi identique à celui des voituriers. Le syndicat fait valoir qu'il appert de l'ensemble de la preuve et des témoignages que tous les chauffeurs reçoivent une rémunération quotidienne fixe et équivalente, à l'exception des chauffeurs de Transport Michel Gauthier inc. Le montant est moindre pour ceux qui utilisent un véhicule de leur voiturier. Ce montant est identique pour tous. En outre, le syndicat fait valoir que les chauffeurs reçoivent tous des montants équivalents à titre de supplément pour l'essence ou pour le travail supplémentaire. Ainsi, le voiturier ne fait que verser à ses chauffeurs la part reçue de Colispro correspondant au travail effectué par chacun des chauffeurs.

[37] En ce qui concerne Transport Michel Gauthier inc., le syndicat soutient que, bien que ce voiturier semble être rémunéré selon le nombre d'heures de transport, sa rémunération est équivalente à celle qui est versée par Colispro aux autres voituriers pour chaque route, et il en est de même pour ses chauffeurs.

[38] Le syndicat soutient de plus que l'ensemble des voituriers et des chauffeurs doivent déduire la totalité des dépenses nécessaires à l'exécution du contrat, tel qu'il a été confirmé par les témoins entendus. Le syndicat affirme que le fait que les voituriers et certains des chauffeurs ne reçoivent pas la somme directement, mais plutôt par l'intermédiaire d'un salaire ou de dividendes versés par leur entreprise, ne change pas le fait qu'il s'agit d'un « usage personnel », comme le Conseil l'a défini dans l'affaire *Clarke Transport, une division de Clarke Inc.*, précitée.

2 – Critères de l'alinéa *c*) de la définition d'« entrepreneur dépendant »

[39] Le syndicat soutient qu'au-delà de la présomption prévue à l'alinéa *a*) de la définition d'« entrepreneur dépendant », la preuve démontre que l'ensemble des personnes visées par sa demande d'accréditation sont placées sous la dépendance économique de Colispro au sens de l'alinéa *c*) de la définition d'« entrepreneur dépendant ».

[40] À cet égard, il fait référence à la décision que le Conseil a rendue dans l'affaire *Maritime-Ontario, Parcel Division*, 2000 CCRI 100, et dans laquelle il a déterminé que les particuliers qui conduisent des véhicules pour livrer ou expédier des marchandises exclusivement ou presque exclusivement pour le compte d'un seul expéditeur, dans des conditions clairement définies, deviennent dans les faits très souvent dépendants.

[41] En ce qui concerne la dépendance économique, le syndicat allègue que la preuve a établi qu'à l'exception de deux voituriers, toutes les entreprises visées retirent l'entièreté de leurs revenus de leur contrat avec Colispro. Quant aux deux autres entreprises, Davlin inc. et Transport Michel Gauthier inc., au moins 95 % de leurs revenus proviennent de leur contrat avec Colispro (au moment de la présentation de la demande d'accréditation).

[42] Quant aux chauffeurs et aux chargeurs, qu'ils soient constitués en personne morale ou non, la preuve non contredite a démontré que l'essentiel, voire l'entièreté, de leurs revenus provenait des sommes versées par Colispro par l'entremise des voituriers.

[43] Il ajoute que dans le contrat applicable à l'ensemble des voituriers, il existe une clause d'exclusivité de service pour Colispro et une clause d'absence de conflit d'intérêts pour les voituriers.

[44] Il soutient de plus que les personnes visées par la demande d'accréditation travaillent un minimum de 40 heures par semaine pour Colispro, et même régulièrement de 50 à 60 heures par semaine. Dans ces circonstances, le syndicat soutient qu'il serait difficile d'effectuer quelque autre travail.

[45] Le syndicat estime en outre que plusieurs facteurs démontrent un haut niveau d'intégration des voituriers à l'entreprise de Colispro : 1) une grande partie du travail doit se faire à partir de l'entrepôt de Colispro, et ce travail est supervisé par Colispro à l'entrepôt; 2) les voituriers et les chauffeurs doivent obligatoirement utiliser les appareils portatifs de lecture de code à barres, aussi appelés terminaux portatifs de saisie des livraisons ou « TPSL » fournis par Colispro pour le suivi de l'acheminement des colis à la fin de la journée de travail; 3) les voituriers et les chauffeurs doivent obligatoirement revenir à l'entrepôt afin de remettre le TPSL ainsi que les livraisons non effectuées; 4) le rapport des entrées sur le TPSL est l'unique façon pour le

voiturier de déterminer la somme qui lui est due par Colispro en fonction du nombre d'arrêts et de colis livrés; 5) chaque voiturier et chaque chauffeur doivent, en plus de permettre l'identification de leur véhicule aux couleurs de Colispro, se procurer à leurs frais et porter l'uniforme de Colispro; 6) le Guide du livreur déposé en preuve prévoit un ensemble de procédures de chargement et de méthodes de livraison imposées aux voituriers, chauffeurs et chargeurs dans le but avoué de permettre leur intégration à Colispro. Ce guide est remis tant aux employés de Colispro qu'aux voituriers, chauffeurs et chargeurs visés par la demande d'accréditation.

[46] Enfin, le syndicat estime qu'il appert de la preuve au dossier que Colispro contrôle la totalité du travail effectué par les voituriers, chauffeurs et chargeurs. Il a présenté un tableau qui expose l'étendue du contrôle de Colispro et qui vise à démontrer que le non-respect des règles établies par Colispro peut entraîner l'imposition de sanctions monétaires aux voituriers et aux chauffeurs et même leur congédiement. Selon le syndicat, le contrôle exercé par Colispro s'étend à l'embauche et au congédiement des chauffeurs, à l'exécution quotidienne du travail, à l'apparence du véhicule et des chauffeurs, au rendement et à la qualité du travail ainsi qu'à la rémunération.

[47] À la lumière des décisions *J.R. Richard (1991) ltée*, 2001 CCRI 128; *Mackie Moving Systems Corporation*, 2002 CCRI 156; et *Far-Nic Transport Inc.*, 2002 CCRI LD 630, le syndicat soutient que la preuve au dossier démontre sans aucun doute que les voituriers, chauffeurs et chargeurs visés par la demande d'accréditation sont non seulement dépendants économiquement de Colispro et bien intégrés à son entreprise, mais aussi qu'ils sont directement contrôlés quotidiennement par Colispro dans l'exécution de leur travail.

3 – Notion d'employeur

[48] Le syndicat, en faisant référence à la définition d'« employeur » contenue dans le *Code*, soutient que les chauffeurs des voituriers ne peuvent réellement négocier leurs conditions de travail qu'avec Colispro et non avec leur voiturier, qui ne fait que mettre en application l'ensemble des règles établies par Colispro. Selon le syndicat, puisque la clientèle appartient à Colispro, seule cette entreprise détient le pouvoir de négocier les tarifs avec cette clientèle.

[49] Le syndicat soutient par ailleurs que la jurisprudence constante du Conseil a établi que la constitution en personne morale d'une personne visée par une demande d'accréditation n'est aucunement un critère déterminant pour décider si cette personne est un employé au sens du *Code*. Ainsi, le Conseil devrait lever le voile corporatif pour évaluer si les personnes qui ont décidé de procéder à une constitution en personne morale sont des employés de Colispro. Le syndicat soutient à cet égard qu'il ressort des témoignages entendus que chacun des voituriers et des chauffeurs constitués en personne morale est seul et unique administrateur et actionnaire de son entreprise, à l'exception de l'entreprise 9177-8837 Québec inc. (propriété partagée entre conjoints).

[50] Pour toutes ces raisons, le syndicat soutient que les voituriers, chauffeurs et chargeurs visés par la demande d'accréditation sont des entrepreneurs dépendants de Colispro au sens du *Code* et doivent par conséquent être déclarés être ses employés.

B – Colispro

[51] Colispro soutient ne pas être l'employeur des voituriers visés par la demande d'accréditation du syndicat ni de leurs chauffeurs ou chargeurs, à l'exception des admissions faites pour les quatre voituriers suivants : 9037-6740 Québec inc. (N. Gadoury); Plani-Gestion R.B. (2006) inc. (R. Beaudin); 9173-7536 Québec inc. (L. Robitaille) et 2849-5067 Québec inc. (G. Lalonde).

[52] Selon Colispro, la conclusion à laquelle le Conseil est parvenu pour l'entreprise 2645-0858 Québec inc. dans sa décision RD 588, devrait s'appliquer avec les adaptations nécessaires aux six entreprises qui font l'objet du présent litige. Selon elle, les voituriers visés ne sont nullement des employés de Colispro et ne peuvent pas être assimilés à des entrepreneurs dépendants.

[53] Relativement au contenu des contrats conclus avec les voituriers visés, Colispro soutient que les dispositions contractuelles évoquées par le syndicat sont usuelles en matière de sous-traitance. Elle allègue qu'il en est de même pour toutes les relations de sous-traitance dans lesquelles le sous-traitant est appelé à avoir un contact direct avec la clientèle de l'entreprise. Elle ajoute qu'un sous-traitant ne peut généralement pas négocier les aspects monétaires du contrat avec le client du donneur d'ouvrage. Elle soutient donc que la relation de sous-traitance qu'elle entretient avec les voituriers n'est pas différente de celles que l'on observe

habituellement. Colispro a simplement acheté un service auprès des voituriers, et son image corporative doit être préservée dans le cadre de ce service.

[54] Colispro soutient par ailleurs que la dépendance économique est une constante universelle dans toute relation commerciale et n'est guère utile dans le cadre de l'identification de l'employeur. Elle ajoute à cet égard qu'il est dans la nature même du contrat qu'il y ait une certaine forme de contrôle. Pour elle, il faut aller au-delà des contrats écrits et évaluer comment la relation est vécue dans les faits. Elle donne des exemples relatifs aux horaires et à l'utilisation des camions et soutient que ces exemples démontrent que les termes des contrats sont dans les faits rarement appliqués. Colispro soutient qu'elle n'exerce aucun contrôle sur l'exécution du travail des voituriers et des chauffeurs.

[55] De plus, Colispro allègue que les voituriers sont les employeurs des chauffeurs et des chargeurs et qu'il n'est pas possible pour eux d'être à la fois un employeur et un employé. En outre, Colispro estime ne pas répondre à la définition d'« employeur » contenue à l'article 3 du *Code* puisque la relation que les voituriers entretiennent avec elle ne pourrait pas « faire l'objet d'une négociation collective ».

[56] Elle soutient que la preuve entendue a démontré que les six voituriers en litige étaient des entrepreneurs à part entière et non des entrepreneurs dépendants. À l'appui de sa position, elle a présenté un résumé de la preuve découlant des différents témoignages entendus, dont les principaux éléments relatifs à chacun des six voituriers en litige sont exposés ci-dessous.

1 – Davlin inc. (témoignage de M. Dave Lemelin)

[57] Le témoignage de M. Dave Lemelin se résume comme suit :

- M. Lemelin est président et seul actionnaire de Davlin inc.
- L'entreprise est payée à la pièce, au poids ou au colis livré par les chauffeurs.
- Il n'y a pas de garantie d'un minimum de rémunération.
- Colispro n'exige pas que cette entreprise soit constituée en personne morale.
- C'est l'entreprise qui décide si c'est elle-même ou ses chauffeurs qui seront propriétaires ou locataires des camions; Colispro n'a pas d'exigence particulière à cet égard.

- Le contrat conclu entre Colispro et Davlin inc. indique que le camion doit avoir un âge maximal de quatre ans alors qu'une note du mois de septembre 2009 indique un âge maximal de six ans.
- Le contrat conclu avec Davlin inc. fait référence à la propreté du véhicule, mais personne ne s'occupe de vérifier la propreté des véhicules; les chauffeurs sont responsables et font le ménage. Il est arrivé en 2004 ou 2005 qu'une amende soit imposée à M. Lemelin pour défaut de propreté d'un camion.
- M. Lemelin s'occupe personnellement du recrutement des chauffeurs. Avant de procéder à l'embauche, M. Lemelin mentionne à chaque chauffeur que, dans le cadre du processus de recrutement, tout candidat doit faire l'objet d'une vérification du casier judiciaire et remplir un formulaire pour Colispro.
- L'entreprise de M. Lemelin est responsable de la formation. À cet égard, M. Lemelin envoie le nouveau chauffeur avec un chauffeur expérimenté, et il peut arriver que Colispro ait un formateur qui les accompagne.
- C'est le chauffeur qui paie l'uniforme lorsqu'il décide de rester chez Davlin inc.
- Si Colispro reçoit une plainte, elle va voir M. Lemelin, et c'est lui qui s'occupe d'en parler au chauffeur visé.
- Davlin inc. est responsable de sa propre facturation.
- L'entreprise a un autre client que Colispro : EQUITA.
- Davlin inc. fixe le salaire des chauffeurs. Ils sont actuellement tous payés le même salaire et ils n'ont pas d'autres avantages.
- C'est M. Lemelin qui détermine le nombre de chauffeurs dont il a besoin, et non pas Colispro. Il n'a pas de permission à demander à cette dernière pour embaucher ou congédier un chauffeur.
- Les chauffeurs fournissent leur propre camion, ce que Colispro n'exige pas.
- Les chauffeurs ont des heures de travail totalement différentes les uns des autres. Ils déterminent eux-mêmes les heures de livraison, tout dépendant de leur vitesse de livraison.
- M. Lemelin apporte des aménagements dans les « routes » en fonction du nombre de colis, et ce, sans qu'il y ait de demande de la part de Colispro.
- Le logo de Colispro n'apparaît pas sur le véhicule qu'utilise M. Lemelin.
- Les chauffeurs assument toutes leurs dépenses.

- M. Lemelin impose lui-même des mesures disciplinaires aux chauffeurs.
- M. Lemelin fixe lui-même les périodes de vacances de ses chauffeurs et il peut leur refuser des vacances durant les périodes de pointe.
- Les vacances de ses chauffeurs ne sont pas payées.

2 – 9186-6960 Québec inc.

[58] Les témoignages de MM. Jean Montpetit et Dorin Draghiciu se résument comme suit :

- M. Montpetit est président et seul actionnaire de 9188-6960 Québec inc.
- L'entreprise est payée à l'arrêt et non au colis.
- L'entreprise reçoit une indemnité pour l'essence et elle envoie les factures à Colispro.
- Quatre-vingt-quinze pour cent de ses revenus proviennent de Colispro.
- Le bilan financier de l'entreprise démontre qu'elle est exposée à faire des profits et des pertes.
- Cette entreprise alloue des frais pour les repas et la représentation.
- Personne n'empêche M. Montpetit de faire ce qu'il veut avec son propre camion après ses heures de travail.
- M. Montpetit a toujours exécuté des contrats de déménagement dans le passé. Il peut développer sa clientèle. Il n'a pas d'autres clients parce qu'il n'en veut pas d'autres. En règle générale, il ne fait pas de livraison lui-même sauf lorsqu'il y a un surplus de travail.
- Un des chauffeurs de l'entreprise, M. Dorin Draghiciu, a expliqué lors de son témoignage qu'il a un véhicule datant de 2004 et que personne ne lui a demandé de changer de camion malgré ce que le contrat prévoit.

3 – 9177-8837 Québec inc.

[59] Les témoignages de M. Martin Mercure et de M. Guy Aubin se résument comme suit :

- M. Martin Mercure est vice-président de 9177-8837 Québec inc. et détient 51 % des actions avec sa conjointe, qui est présidente et qui détient 49 % des actions.
- Depuis 2010, l'entreprise a d'autres clients que Colispro, dont LAAD, ANGELO, DELORME et PRIMEAU, et effectue des déménagements sur appel (30 % de ses revenus).

- Les camions utilisés pour les livraisons sont la propriété de 9177-8837 Québec inc.
- L'entreprise défraie tous les coûts reliés à l'utilisation des camions.
- Les chauffeurs ne sont pas tous payés le même montant par semaine. L'entreprise fixe les montants en fonction de l'ancienneté.
- Le logo de Colispro n'apparaît pas sur deux des camions de l'entreprise.
- L'entreprise a établi une tarification avec Colispro pour un nombre d'arrêts et a conclu une entente pour des extras. Il a été prévu qu'une livraison comporte trois colis.
- M. Mercure peut envoyer ses chauffeurs ailleurs durant une période tranquille pour Colispro.
- M. Mercure refuse des demandes de contrats d'autres entreprises que Colispro, et ce, par choix.
- M. Mercure n'a pas besoin d'autorisation de la part de Colispro pour congédier un chauffeur.
- M. Mercure gère ses affaires lui-même et s'organise comme il veut. Colispro ne lui dit pas où aller, ni quand y aller.
- L'entreprise compte des placeurs de route non visés par la demande d'accréditation. Ses chauffeurs n'ont pas à remplir les camions; M. Mercure les remplis lui-même.
- Un des chauffeurs de l'entreprise, M. Guy Aubin, a expliqué lors de son témoignage qu'il travaillait pour d'autres clients que Colispro et qu'il a alors pu se servir de son propre véhicule arborant le logo de Colispro. C'est lui-même qui a trouvé ses propres clients, et qui leur envoie des factures. Il développe sa propre relation d'affaires.

4 – Binom Trans inc.

[60] Le témoignage de M. Marian Batrinu se résume comme suit :

- M. Batrinu est président et seul actionnaire de Binom Trans inc.
- Il est payé un montant fixe pour 290 livraisons par jour, par nombre d'arrêts. S'il y a un surplus à livrer, il reçoit un montant supplémentaire.
- Il a cinq chauffeurs qui sont tous propriétaires de leur camion.
- Ses chauffeurs sont rémunérés environ le même montant par semaine (à 100 $ près).
- Les chauffeurs partagent l'« assurance cargo » retenue par Colispro.
- Les chauffeurs n'ont pas tous les mêmes horaires.

5 – Transport Michel Gauthier inc.

[61] Le témoignage de M. Michel Gauthier se résume comme suit :

- M. Gauthier est président et seul actionnaire de Transport Michel Gauthier inc.
- Les camions utilisés par ses cinq chauffeurs sont fournis par l'entreprise.
- Les chauffeurs n'ont pas tous les mêmes horaires.
- Ses camions n'arborent pas le logo de Colispro mais plutôt le nom de son entreprise.
- Il exécute des contrats de déménagement en plus du travail effectué pour Colispro. Colispro ne l'empêche pas de faire des déménagements.
- Il gère lui-même l'entreprise et il embauche, congédie et supervise les chauffeurs.
- Ses chauffeurs chargent les camions.
- C'est lui qui achète les uniformes des chauffeurs.

6 – Olttrans inc.

[62] Le témoignage de M. Nicolae Cornel se résume comme suit :

- M. Cornel est président et seul actionnaire de Olttrans inc.
- La tarification convenue avec Colispro est fixe pour le nombre d'arrêts et de colis. S'il y a des surplus à livrer, il reçoit un montant supplémentaire.
- La rémunération accordée aux 11 chauffeurs qui travaillent pour son entreprise est variée.
- Tous les chauffeurs ont un revenu garanti.
- Il a loué des camions à trois chauffeurs.
- Les camions loués n'arborent pas le logo de Colispro.

7 – Témoignage du directeur national des opérations

[63] Le témoignage du représentant de Colispro, M. Sylvain Bernard, directeur national des opérations, se résume comme suit :

- M. Bernard occupe ses fonctions depuis près de 23 ans.
- En ce qui concerne les chauffeurs des voituriers : il ne sait pas qui fait le recrutement; il ne participe aucunement à la sélection; il n'est pas au courant du formulaire d'embauche utilisé;

Colispro ne vérifie pas les références des chauffeurs; il ne connaît pas les qualifications exigées par les voituriers; il ne sait pas si les vérifications relatives au dossier de conducteur sont faites à la Société de l'assurance automobile du Québec.

- Colispro fait une vérification des antécédents judiciaires car il est responsable de vérifier les antécédents en matière de vol.
- En ce qui concerne les camions : M. Bernard ne sait pas qui les fournis; il ne sait pas qui paie les réparations, qui finance l'achat, qui est responsable de l'immatriculation et qui paie l'essence.
- En ce qui concerne la rémunération des chauffeurs : Colispro ne donne aucune directive à cet égard; M. Bernard ne connaît pas le montant de leur salaire à l'embauche, ni s'il y a des retenues à la source; il ne connaît pas leur statut; il ne sait pas si les dépenses des chauffeurs sont remboursées, ni si ceux-ci ont des avantages sociaux.
- En ce qui concerne les vacances : il ne sait pas qui fixe les vacances; il ne sait pas si les chauffeurs ont des vacances ni combien; il ne sait pas s'ils sont rémunérés pendant les vacances.
- Colispro ne paie pas les cotisations auprès de la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec. M. Bernard ne sait pas si les chauffeurs sont éligibles ou non à ce régime.
- Les territoires de livraison sont établis par Colispro, mais M. Bernard ne sait pas comment les « routes » sont attribuées aux chauffeurs.
- Il ne participe pas du tout à la détermination des horaires de travail.
- Il ne participe pas du tout à l'évaluation du travail des chauffeurs.
- Il ne sait pas de quelle façon le travail est attribué aux chauffeurs.
- On ne l'informe pas si un chauffeur est absent.
- Colispro demande aux voituriers de livrer la marchandise durant les heures d'ouverture des commerces.
- Elle ne demande pas le paiement des frais d'assurance collision pour le camion. Pour l'assurance cargo, Colispro fait partager cette assurance entre les voituriers afin de réduire leurs coûts.
- Colispro a l'obligation d'assurer un comportement acceptable des livreurs. La livraison inclus une personne agréable. Si un problème est signalé à cet égard, Colispro demande au client sa version des faits. Si un client ne veut plus voir un chauffeur, Colispro demande au

voiturier de ne plus l'envoyer chez le destinataire du client. C'est le cas notamment s'il y a eu bagarre ou vol, ce qui se produit rarement.

- La raison pour laquelle il existe un rapport qui établit un rendement en pourcentage de livraisons pour chaque chauffeur est que Colispro veut connaître le rendement par secteur. Cette mesure vise à évaluer si le travail est fait ou non. Ce rapport est remis au voiturier à titre informatif seulement.
- C'est la responsabilité des voituriers de livrer les colis. Colispro leur remet les renseignements relatifs au rendement des chauffeurs. Les voituriers s'occupent du reste.
- Les voituriers s'occupent de former les chauffeurs et émettent des cartes de compétence.

[64] À la lumière de ces témoignages, Colispro a établi un bilan relativement au statut des voituriers, dont les principaux éléments allégués peuvent se résumer comme suit :

Pour le fonctionnement général de l'entreprise, les voituriers :

- font le recrutement et la sélection des chauffeurs;
- fixent les conditions d'embauche;
- font les entrevues;
- vérifient les références;
- vérifient le dossier du conducteur;
- donnent la formation;
- déterminent les besoins en personnel;
- déterminent de façon autonome les horaires de chacun des chauffeurs ou d'autres postes;
- déterminent le processus de remplacement des chauffeurs absents;
- déterminent le statut des chauffeurs (temps plein, temps partiel, occasionnel, temporaire, etc.);
- établissent à leur discrétion qui fournit les camions (jamais Colispro);
- plusieurs voituriers engagent des trieurs ou manutentionnaires pour charger les camions.

Pour la rémunération des chauffeurs et des chargeurs, les voituriers :

- déterminent le taux horaire, quotidien ou hebdomadaire et les déductions à la source, le cas échéant;

- déterminent les montants alloués pour les surplus ou pour l'essence;
- déterminent les avantages sociaux.

Pour les congés, vacances et avantages sociaux des chauffeurs et des chargeurs, les voituriers :

- établissent les horaires et les indemnités de vacances;
- déterminent l'ordre dans lequel les vacances sont octroyées.

Pour le maintien en poste, les voituriers :

- font l'évaluation de la qualité du travail des chauffeurs, du respect des horaires établis et de la suffisance du travail;
- apportent les mesures correctives nécessaires et imposent des mesures disciplinaires, le cas échéant;
- établissent quels chauffeurs bénéficieront des meilleures conditions de travail en fonction de leur efficacité.

Pour les absences, les voituriers :

- déterminent les conditions d'absence pour cause de maladie et la façon dont ces congés sont rémunérés;
- déterminent les modalités relatives à la couverture par le régime de la Commission de la santé et de la sécurité du travail du Québec.

Pour les « routes », les voituriers :

- établissent qui fait le travail, de quelle façon et à quel moment;
- déterminent la chronologie et la trajectoire de distribution des colis au cours de la journée;
- déterminent le nombre de colis par route;
- établissent la division des colis entre les routes et la détermination des surplus à répartir;
- prescrivent la procédure à suivre en cas de retard d'un des chauffeurs;
- déterminent comment régler les problèmes de distribution.

[65] Colispro soutient que, quant à elle, les actions qu'elle pose à l'égard des voituriers se limitent à ce qui suit, et ce, en raison de sa responsabilité envers ses clients :

- vérifier les antécédents judiciaires des voituriers au regard d'infractions sur les biens ou la propriété;
- demander aux voituriers de respecter les règles du *Code de la sécurité routière* du Québec;
- fournir aux voituriers un DVD sur le transport de produits dangereux et s'assurer que le voiturier donne cette formation;
- assumer une assurance cargo qu'elle divise entre les voituriers;
- établir des règles de procédure uniformes pour l'ensemble des voituriers (attitude et apparence des chauffeurs, port de l'uniforme de Colispro, logo de Colispro sur le camion, propreté et représentativité de Colispro);
- en cas de plainte, Colispro se réfère aux voituriers afin qu'ils obtiennent la version des faits de leur chauffeur; elle peut exiger qu'un chauffeur cesse de fournir le service de livraison pour un client particulier.

[66] Pour conclure, Colispro a fait valoir que, à la lumière de la décision du CCRT dans l'affaire *Copeland et Société canadienne des postes* (1989), 78 di 158; et 5 CLRBR (2d) 79 (CCRT n° 758), ainsi que de différentes décisions de la Commission des relations de travail de l'Ontario, les voituriers visés par la présente demande d'accréditation sont de véritables entrepreneurs, qu'ils sont indépendants et que Colispro n'est pas leur employeur.

IV – Analyse et décision

A – L'entreprise 2645-0858 Québec inc.

[67] Colispro soutient que le Conseil devrait adopter la position qu'il a prise à l'égard de l'entreprise 2645-0858 Québec inc. dans la décision RD 588, et que cette position devrait s'appliquer, avec les adaptations nécessaires, aux chauffeurs des six voituriers qui font l'objet du présent litige. Le Conseil rappelle que cette décision ne portait que sur la notion du véritable employeur puisque l'entreprise avait initialement contesté être l'employeur des chauffeurs qui étaient à son service. C'est à la suite d'une admission faite par l'entreprise 2645-0858 Québec inc. voulant qu'elle soit bel et bien l'employeur de ces chauffeurs que la demande d'accréditation

a été accordée. Le Conseil tient à préciser qu'il ne s'est alors jamais penché sur la relation qui existait entre l'entreprise 2645-0858 Québec inc. et Colispro ou sur le lien de dépendance qui eut pu exister entre ces deux entreprises.

B – Le *Code* et la notion d'entrepreneur dépendant

[68] Les dispositions pertinentes du *Code* dans la présente affaire se lisent comme suit :

> 3. (1) Les définitions qui suivent s'appliquent à la présente partie.
>
> ...
>
> « employé »
>
> Personne travaillant pour un employeur; y sont assimilés les entrepreneurs dépendants et les agents de police privés. Sont exclus du champ d'application de la présente définition les personnes occupant un poste de direction ou un poste de confiance comportant l'accès à des renseignements confidentiels en matière de relations du travail.
>
> « employeur » Quiconque :
>
> *a)* emploie un ou plusieurs employés;
>
> *b)* dans le cas d'un entrepreneur dépendant, a avec celui-ci des liens tels, selon le Conseil, que les modalités de l'entente aux termes de laquelle celui-ci lui fournit ses services pourrait faire l'objet d'une négociation collective.
>
> « entrepreneur dépendant » Selon le cas :
>
> *a)* le propriétaire, l'acheteur ou le locataire d'un véhicule destiné au transport, sauf par voie ferrée, du bétail, de liquides ou de tous autres produits ou marchandises qui est partie à un contrat, verbal ou écrit, aux termes duquel :
>
> (i) il est tenu de fournir le véhicule servant à son exécution et de s'en servir dans les conditions qui y sont prévues,
>
> (ii) il a droit de garder pour son usage personnel le montant qui lui reste une fois déduits ses frais sur la somme qui lui est versée pour son exécution;
>
> ...
>
> *c)* la personne qui exécute, qu'elle soit employée ou non en vertu d'un contrat de travail, un ouvrage ou des services pour le compte d'une autre personne selon des modalités telles qu'elle est placée sous la dépendance économique de cette dernière et dans l'obligation d'accomplir des tâches pour elle.

[69] L'entrepreneur dépendant est expressément inclus dans la définition d'employé au sens du *Code* :

> 3.(1) ... « employé » Personne travaillant pour un employeur; y sont assimilés les entrepreneurs dépendants...

[70] Dans *Brookville Transport Limited*, précitée, le CCRT a expliqué le type d'entrepreneurs que le législateur voulait inclure à titre d'entrepreneurs dépendants dans le secteur du camionnage lorsqu'il a introduit cette notion dans le *Code* :

> Ces personnes sont bien définies dans le *Code*. De toute évidence, ce sont celles qui fournissent des véhicules aux compagnies de camionnage et qui les conduisent en vertu d'un contrat dont elles dépendent économiquement et dont les termes pourraient, de l'avis du Conseil, faire l'objet de négociations collectives. S'il y avait encore un doute à ce sujet quand la notion d'entrepreneur dépendant a été définie, en 1973, il ne pouvait plus en subsister après l'adjonction, parmi les modifications de 1984, de l'alinéa *b*) à la définition d'employeur. Il est dès lors devenu clair et limpide que la négociation collective ne devait pas être limitée en fonction des critères traditionnels de définition de la notion d'employé, car ce sont les modalités de l'entente aux termes de laquelle le travail ou les services sont fournis qui peuvent faire l'objet de négociations collectives.
>
> (page 154)

[71] Toujours dans *Brookville Transport Limited*, précitée, le CCRT a jugé que **les propriétaires-exploitants et les chauffeurs embauchés par ceux-ci,** afin de conduire à contrat des véhicules pour cette entreprise, étaient des entrepreneurs dépendants puisqu'ils dépendaient économiquement de Brookville.

[72] Le présent Conseil, dans *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, s'est exprimé ainsi au sujet de l'alinéa *a*) de la définition d'« entrepreneur dépendant » :

> [218] ... Il suffit qu'il soit satisfait à tous les critères au moment où la définition du *Code* est appliquée pour qu'existe une présomption de dépendance économique. En outre, même s'il n'est pas appelé à trancher la question en l'espèce, le Conseil fait observer que nulle obligation de dépendance économique ne semble se dégager des dispositions du *Code* lorsqu'elles sont lues et appliquées en tenant compte du contexte dans lequel elles s'inscrivent, dans les cas où un particulier satisfait aux critères énoncés et qu'il se trouve ainsi à être compris dans la définition énoncée à l'alinéa *a*).

[73] Le principe voulant que l'absence de dépendance économique n'empêche pas que des entrepreneurs qui satisfont aux critères de l'alinéa *a*) de la définition puissent être des employés au sens du *Code* a été repris dans une décision plus récente, soit *Clarke Transport, une Division de Clarke Inc.*, précitée, où le Conseil a énoncé ce qui suit :

> [118] De toute façon, la jurisprudence du Conseil établit de façon constante que l'absence de dépendance économique n'empêche pas de conclure que des entrepreneurs dépendants sont des employés...

C – Application à la situation des voituriers

[74] Dans la présente affaire, à la lumière de la preuve qui a été présentée et de la jurisprudence du Conseil, le présent banc est d'avis que les voituriers entrent dans la catégorie d'« entrepreneur dépendant » au sens du *Code*. La preuve montre en effet que ces voituriers répondent à la fois aux critères énoncés à l'alinéa *a*) de la définition d'« entrepreneur dépendant » et à ceux de l'alinéa *c*) de cette définition puisqu'ils sont aussi placés sous la dépendance économique de Colispro.

[75] En effet, relativement à l'alinéa *a*) de la définition d'« entrepreneur dépendant », les témoignages entendus par le Conseil ont bien démontré :

1) que les voituriers étaient propriétaires, acheteurs ou locataires d'un véhicule;

2) que le véhicule était destiné au transport de produits ou de marchandises;

3) que les voituriers étaient parties à un contrat verbal ou écrit avec Colispro;

4) qu'au terme de ce contrat avec Colispro, ils étaient tenus de fournir le véhicule servant à son exécution et de s'en servir dans les conditions prévues;

5) qu'ils avaient le droit de garder pour leur usage personnel le montant qui leur reste une fois déduits les frais sur la somme versée pour l'exécution du contrat.

[76] Le Conseil souscrit dès lors à l'argumentation qui a été faite par le syndicat selon laquelle les critères de l'alinéa *a*) de la définition d'« entrepreneur dépendant » ont été remplis.

[77] En ce qui concerne l'alinéa *c*) de la définition d'« entrepreneur dépendant », la preuve montre par ailleurs que la presque totalité (au moins 95 %) des revenus des voituriers en litige proviennent de Colispro, sauf pour l'entreprise 9177-8837 Québec inc. dont les revenus provenant de Colispro représentaient 70 % de ses revenus au moment du témoignage de son propriétaire, mais la totalité de ses revenus au moment de la présentation de la demande d'accréditation.

[78] Il est vrai que les voituriers, comme ils l'ont d'ailleurs expliqué lors de leur témoignage, peuvent faire ce qu'ils veulent avec leurs véhicules après les heures de travail, en revanche, ils ne peuvent concurrencer Colispro. Par ailleurs, la preuve montre que les voituriers qui utilisent leurs véhicules à d'autres fins effectuent, pour la plupart, des déménagements, et ce, de façon marginale. Dès lors, rien ne nous permet de croire que ces activités soient substantielles au point de mettre en doute le lien de dépendance économique avec Colispro.

1 – Les contrats liant Colispro aux voituriers

[79] Des contrats écrits entre les voituriers et Colispro ont été mis en preuve. Certains voituriers en litige n'ont pas de contrat écrit, mais en raison de la preuve entendue, rien ne laisse croire, quoiqu'en suggère Colispro, qu'ils aient des conditions différentes de celles qui s'appliquent aux voituriers qui ont signé des contrats écrits. Par exemple, le contrat liant le voiturier 9188-6960 Québec inc. montre entre autres que :

- c'est Colispro qui octroie un territoire au voiturier;
- le voiturier ne peut concurrencer Colispro pour transporter, distribuer ou livrer des colis pour des compétiteurs;
- c'est Colispro qui détermine la rémunération, soit à l'envoi ou au poids;
- Colispro conserve le droit de négocier à la baisse les tarifs, s'il y a diminution de ses activités;
- Colispro détermine le type de véhicules tant du voiturier que de ses chauffeurs, et ces véhicules doivent répondre aux normes de Colispro;
- Colispro peut imposer au voiturier d'apposer sur les camions qu'il utilise ses marques de commerce, couleurs ou logos;
- Colispro impose ses standards au titre de la propreté des véhicules et de leur durée de vie;
- Colispro impose au voiturier et à ses chauffeurs le port des uniformes correspondant aux normes de Colispro;
- Colispro peut à sa discrétion exiger du voiturier de suspendre ou de retirer immédiatement du service de livraison toute personne dont la conduite est préjudiciable à Colispro.

[80] Ledit contrat comporte plusieurs annexes décrivant les procédures de livraison et de cueillette applicables au voiturier et à ses chauffeurs, les pénalités imposées au voiturier qui ne respecterait pas les normes relatives à la propreté des camions, aux uniformes et à l'apparence des chauffeurs et à d'autres obligations générales, ainsi que les règles générales concernant les horaires de livraison.

[81] Il en est de même pour les voituriers Davlin inc. et 9177-8837 Québec inc. qui ont signé ce type de contrat écrit avec Colispro.

[82] En ce qui concerne l'entreprise Binom Trans inc., une entente a été signée avec Colispro dans le cadre de laquelle il est prévu que le voiturier doit avoir une entreprise constituée en personne morale, qu'il doit livrer les colis selon les délais indiqués, qu'il doit avoir une assurance cargo, qu'il doit avoir la capacité de tout livrer malgré la variation de la charge de travail et qu'il doit représenter dignement Colispro (livreurs en uniforme, camions arborant le logo de Colispro). En ce qui concerne Transport Michel Gauthier inc., un contrat de services a été signé avec Colispro. Olttrans inc. n'a pas signé de contrat écrit avec Colispro.

[83] Il a aussi été mis en preuve qu'un contrat de transport a été conclu entre les voituriers n'ayant pas de chauffeurs à leur service (contrats écrits déposés en preuve pour 9037-6740 Québec inc.; Plani-Gestion R.B. (2006) inc. et 9173-7536 Québec inc.); toutefois, Colispro a admis que les quatre voituriers sans chauffeurs étaient ses employés.

[84] Dans le cadre de sa plaidoirie, Colispro a fait valoir qu'il fallait aller au-delà des contrats écrits avec les six voituriers en litige et évaluer comment la relation était vécue dans les faits. À cet égard, il a été mis en preuve que Colispro a transmis de nombreuses notes de service internes ou lettres s'adressant aux voituriers et à leurs chauffeurs. Par exemple, une note de service (« mémorandum ») datée du 26 août 2009 a pour objet l'évaluation des camions de livraison. Cette note de service a été transmise par M. Sylvain Bernard, directeur national des opérations de Colispro, **à tous les livreurs** (les noms de tous les voituriers en litige y sont inscrits sauf celui de M. Michel Gauthier), et dit entre autres ceci :

> **Objet : Les camions de livraisons doivent être conforme (*sic*) aux standards Nationex**
>
> La présente est pour vous informer que nous évaluons présentement la flotte que les sous-traitants fournissent à Nationex.

Nous faisons cet exercice afin de nous assurer que les véhicules qui nous représentent sont propres et assez récents car nos concurrents ont de beaux camions qui les représentent. Nos standards sont dans vos contrats, **clauses (5,4) et (5,1 4,1).**

Nous considérons que 6 ans est la durée de vie maximale d'un véhicule après quoi, il doit être remplacé. Nous vous signalerons par écrit les véhicules qui ne sont pas conformes à nos standards.

Tout nouveau chauffeur embauché doit fournir un camion qui a moins de 2 ans. Tout chauffeur déjà chez Nationex ne peut opérer un camion qui a plus de 6 ans et nous tiendrons compte de sa date d'embauche. Ex : un chauffeur embauché il y a un an ne peut fournir un camion qui a plus de 3 ans.

Vous aurez 45 jours calendriers pour remplacer les véhicules non-conformes.

(c'est nous qui soulignons)

[85] Les clauses 5.4 et 5.14.1 auxquelles renvoie la note de service sont justement les dispositions du contrat des voituriers, relatives aux exigences de l'utilisation des véhicules devant répondre aux normes prescrites par Colispro et à celles sur la durée de vie du véhicule. Cela convainc le Conseil que les mêmes règles à cet égard s'appliquent à tous les voituriers et à leurs chauffeurs qu'ils aient ou non signé un contrat écrit.

[86] Différents avis adressés à des voituriers dont les services fournis par leurs chauffeurs n'étaient pas adéquats montrent également le contrôle que Colispro exerce non seulement sur les voituriers mais également sur les chauffeurs de ces derniers. Plusieurs autres facteurs démontrent aussi un haut niveau d'intégration des voituriers et des chauffeurs à l'entreprise Colispro. Par exemple, les voituriers et les chauffeurs doivent obligatoirement utiliser le TPSL fourni par Colispro pour le suivi de l'acheminement des colis à la fin de la journée de travail.

[87] Il y a également le Guide des procédures, lequel a été déposé en preuve, qui prévoit un ensemble de procédures de chargement et de méthodes de livraison imposées aux livreurs de Colispro. Le guide ne fait aucune distinction entre voituriers, chauffeurs de ces voituriers et chauffeurs de Colispro. Colispro soutient que ce guide de procédures ne s'appliquerait qu'à ses propres chauffeurs. Le Conseil ne peut retenir cette thèse. Il est précisé dans le sommaire que ce guide a été conçu et réalisé par le service des opérations de Colispro pour les livreurs en vue de « faciliter leur intégration au sein de l'entreprise, bien comprendre les procédures, fournir les outils nécessaires à leur travail dans le souci d'offrir à la clientèle de Colispro un service uniformisé ». Ce guide d'environ 50 pages décrit de manière élaborée les procédures de chargement (équipement, bris de colis en entrepôt, chargement dans le camion, la présentation du livreur (camion, uniforme, attitude et apparence), les méthodes de livraison (absence, cueillette,

connaissement, etc.), le TPSL (scanneur et son utilisation). Ce guide de procédures montre indéniablement l'intégration des livreurs et le contrôle exercé par Colispro sur ceux-ci, quel que soit leur statut.

[88] Par ailleurs, les voituriers sont tenus aux tarifs imposés par Colispro et ils ne peuvent pas négocier de tarifs avec les clients de Colispro qu'ils desservent.

[89] Relativement à l'argument de Colispro voulant que les voituriers soient responsables du fonctionnement général de leur entreprise, notamment en ce qui a trait à la sélection des chauffeurs et à la gestion de leur main-d'oeuvre, le Conseil aimerait formuler certains commentaires. Un entrepreneur, par définition, est nécessairement chargé de l'exécution d'un travail. Il est dès lors tout à fait normal qu'il puisse bénéficier d'une grande autonomie dans l'exécution de son travail d'entrepreneur et qu'il puisse demeurer maître de la conduite de son entreprise. Le législateur fédéral a néanmoins souhaité étendre la portée des droits de négociation prévus par le *Code* de façon à englober les entrepreneurs qui sont devenus dépendants d'un donneur d'ouvrage. Les entrepreneurs dépendants demeurent bel et bien des entrepreneurs mais c'est leur dépendance à l'égard d'un donneur d'ouvrage qui leur confère le statut d'employé et non le niveau de contrôle exercé par ce donneur d'ouvrage sur l'exécution du travail. Dans le présent dossier, le Conseil est convaincu que les voituriers entrent précisément dans la catégorie d'entrepreneur dépendant envisagée par le législateur.

[90] Par ailleurs, Colispro a avec ces voituriers des liens tels, selon le Conseil, que les modalités de l'entente aux termes de laquelle ils fournissent leurs services pourraient faire l'objet d'une négociation collective, au sens de la définition d'« employeur » contenue à l'article 3 du *Code*.

[91] Pour toutes ces raisons, le Conseil en arrive donc à la conclusion que les voituriers qui travaillent pour Colispro sont des entrepreneurs dépendants et employés de Colispro au sens du *Code*.

D – Les chauffeurs et les chargeurs des voituriers

[92] Il est vrai, comme le soutient Colispro, qu'elle ne recrute pas les chauffeurs des voituriers, ne détermine pas leurs vacances ni même leur rémunération, ne détermine pas leurs horaires de travail, ne sait pas s'ils fournissent ou non leurs propres camions, ne connaît pas leur statut

auprès des voituriers, ne s'occupe pas non plus de leur formation. Colispro soutient que les voituriers visés par la demande d'accréditation sont les employeurs des chauffeurs et des chargeurs et qu'il n'est pas possible pour eux d'être à la fois employeur et employé. Elle ajoute que la définition d'« employeur » contenue à l'article 3 du *Code* ne peut s'appliquer dans le présent cas en ce qui la concerne. Par contre, la preuve entendue en audience a démontré que les revenus des chauffeurs des voituriers provenaient presque exclusivement sinon exclusivement des sommes gagnées par les voituriers de l'entreprise Colispro.

[93] Dans l'affaire *Mackie Moving Systems Corporation*, précitée, le Conseil a eu à traiter d'une situation semblable et s'est exprimé comme suit :

> [226] En ce qui concerne les chauffeurs des courtiers qui ne sont pas placés de manière aussi évidente sous la dépendance économique de Mackie, comme MM. Pomeroy, Hammond et Hill, le Conseil se fonde sur les observations formulées par le Conseil canadien des relations du travail dans l'affaire *Brookville Transport Limited*, précitée :
>
> « Passons maintenant aux chauffeurs des propriétaires-exploitants. Nous ne voyons aucune raison valable de les traiter différemment des propriétaires-exploitants eux-mêmes pour l'application de la Partie I du *Code*. Leur dépendance économique vis-à-vis de Brookville est certainement tout aussi claire que celle de ces derniers. Ils conduisent des véhicules loués à contrat à Brookville pour le compte de Brookville et au nom de Brookville, tout comme les propriétaires-exploitants. La seule différence, c'est bien entendu qu'ils ne sont pas directement parties au contrat et qu'ils ne fournissent pas les véhicules qu'ils conduisent. Ils n'en demeurent pas moins un élément intégral des activités de Brookville. **Une fois que Brookville les a autorisés à conduire en son nom, ils sont tenus de conduire les camions et de transporter les marchandises des clients de Brookville selon des modalités précisées dans les contrats des propriétaires-exploitants ainsi que dans les nombreuses directives que Brookville distribue périodiquement sous forme de notes de service. C'est manifestement avec Brookville que ces chauffeurs devraient négocier leurs conditions de travail. Les propriétaires-exploitants qui les embaucheraient n'ont à peu près rien à voir avec eux une fois qu'on leur a confié un véhicule.** Sauf pour déclarer leur kilométrage et quelques autres données du genre, c'est en fait avec Brookville que les chauffeurs des propriétaires-exploitants traitent quotidiennement. »
>
> (c'est nous qui soulignons)

[94] Dans la présente affaire, la preuve démontre que les chauffeurs des voituriers conduisent des véhicules qui tantôt leur appartiennent, tantôt appartiennent aux voituriers, et qu'ils effectuent quasi à plein temps du transport de produits et de marchandises pour Colispro. Ils sont assujettis aux mêmes exigences que les voituriers et sont liés indirectement par plusieurs conditions prévues au contrat liant les voituriers à Colispro. C'est le cas notamment en ce qui concerne la non-concurrence avec Colispro et l'ensemble des procédures de chargement du véhicule et des

méthodes de livraison que l'on trouve dans le Guide des procédures. Une note de service datée du 8 avril 2005 adressée à tous les voituriers indique bien que le Guide des procédures pour les livreurs (dont la dernière version déposée en preuve remonte à 2005) s'adresse aussi aux chauffeurs des voituriers. La note mentionne entre autres ceci :

> Nous souhaitons avoir votre entière collaboration et nous exigerons une implication totale de votre part. Vous devrez vous engager par écrit à faire la promotion du guide du livreur et d'en remettre une copie à chacun de vos livreurs, actuels et futurs.
>
> ...
>
> Par la suite, je remettrai à tous un petit test pour m'assurer que vous avez pris le temps de lire le guide.

[95] La preuve entendue par le Conseil permet de conclure que cette consigne est toujours en vigueur. Par ailleurs, dans *Brookville Transport Limited*, précitée, dont le principe a été repris dans *Clarke Transport, une division de Clarke Inc.*, précitée, le Conseil en est venu à la conclusion que les chauffeurs des propriétaires-exploitants (ou voituriers) devaient être traités comme les propriétaires-exploitants eux-mêmes en ce que leur dépendance économique à l'égard de l'employeur était aussi claire que celle de ces derniers. Le Conseil a déterminé que puisque les chauffeurs des courtiers travaillaient exclusivement pour le même employeur, c'est-à-dire qu'ils tiraient leurs revenus du même employeur, il était approprié de les inclure dans l'unité de négociation. Le Conseil estime que les faits dans le présent dossier sont suffisamment semblables pour en tirer les mêmes conclusions.

[96] Le Conseil conclut donc que les voituriers, les chauffeurs et les chargeurs visés par la présente demande d'accréditation sont des entrepreneurs dépendants de Colispro et des employés au sens du *Code*.

[97] Le Conseil a par ailleurs examiné si les conditions de l'article 28 du *Code* étaient remplies et en vient à la conclusion qu'un scrutin de représentation est nécessaire afin de s'assurer que les employés de l'unité de négociation désirent être représentés par le syndicat requérant à titre d'agent négociateur.

V – Conclusion

[98] Le Conseil déclare que l'unité habile à négocier collectivement comprend les employés suivants :

tous les voituriers parties à un contrat verbal ou écrit avec Colispro inc. visant le transport de colis ou d'enveloppes pour l'établissement de St-Hubert, y compris leurs chauffeurs et chargeurs, **à l'exclusion** des employés déjà visés par une ordonnance d'accréditation du Conseil.

[99] Le Conseil ordonne la tenue d'un scrutin de représentation en vertu de l'article 29 du *Code* auprès de tous les employés de l'unité jugée habile à négocier collectivement, afin de déterminer si lesdits employés désirent ou non être représentés par le syndicat.

[100] Les personnes ayant droit de participer au scrutin sont tous les employés membres de l'unité de négociation définie précédemment qui travaillaient pour Colispro le 7 décembre 2009 et qui travailleront toujours pour cette entreprise à la date du scrutin. Conformément à la décision que le Conseil a rendue le 4 mai 2011 dans la décision RD 588, les chauffeurs et entrepreneurs dépendants (« contracteurs dépendants ») de 2645-0858 Québec inc. ne sont pas visés par le scrutin de représentation ordonné en l'espèce.

[101] Le Conseil nomme M. Jean Gosselin, directeur régional (greffier) – Région du Québec, à titre de directeur du scrutin pour en déterminer la date et en superviser le déroulement. M. Gosselin communiquera très prochainement avec les parties pour la préparation du scrutin.

Louise Fecteau
Vice-présidente